Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/447

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
— 9 — 97105 — 5463/62 —

Bonn, den 6. Juni 1962

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 12. Oktober 1961 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Marokko über den Luftverkehr

nebst Begründung sowie den Wortlaut des Abkommens in deutscher und französischer Sprache und eine Denkschrift hierzu mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 246. Sitzung am 25. Mai 1962 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Für den Bundeskanzler
Der Bundesminister für Familien- und Jugendfragen
Wuermeling

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger,
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Postfach 821
Telefon 6 35 51

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 12. Oktober 1961 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Marokko über den Luftverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 12. Oktober 1961 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Marokko über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

Das Abkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 und Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 6 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Biersteuer berühren.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes. Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes, abgesehen von den Kosten, die durch eine etwaige Anrufung des Schiedsgerichts entstehen können, nicht mit Kosten belastet.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Marokko über den Luftverkehr

Accord entre la République Fédérale d'Allemagne et le Royaume du Maroc relatif aux transports aériens

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
und
DAS KÖNIGREICH MAROKKO

IN DEM WUNSCH, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln,

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

a) „Luftfahrtbehörde" in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf das Königreich Marokko den Minister für öffentliche Arbeiten oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) „Bezeichnetes Unternehmen" ein Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das den internationalen Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Fluglinien betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet", „Fluglinienverkehr", „internationaler Fluglinienverkehr" und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in Artikel 2 und 96 des Abkommens von Chikago über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 festgelegte Bedeutung.

Artikel 2

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen:

das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,

das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen und

das Recht, an den Punkten in ihrem Hoheitsgebiet, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, im internationalen Fluglinienverkehr zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien den internationalen Fluglinienverkehr im Rahmen dieses Abkommens zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist.

Artikel 3

(1) Mit dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit begonnen werden, wenn

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
LE ROYAUME DU MAROC

DÉSIREUX de régler le trafic aérien entre leurs territoires et au-delà,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

Article 1er

(1) Au sens du présent Accord et à moins qu'il n'en résulte autrement du texte, on entendra par:

a) « Autorité aéronautique »: dans la République Fédérale d'Allemagne, le Ministre Fédéral des Transports, dans le Royaume du Maroc, le Ministre des Travaux Publics, ou dans l'un et l'autre cas, toute personne ou tout service autorisé à assumer les fonctions dévolués à ceux-ci;

b) « Entreprise désignée »: une entreprise de transports aériens qu'une Partie Contractante désignera par écrit à l'autre Partie Contractante, conformément à l'article 3, comme étant celle qui exploitera les services aériens internationaux prévus au paragraphe 2 de l'article 2.

(2) Les termes de « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont, pour l'application du présent Accord, la signification fixée aux articles 2 et 96 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 2

(1) Chaque Partie Contractante accordera à l'autre Partie Contractante, en vue de l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées:

le droit de survoler son territoire sans y faire escale,

le droit de faire dans son territoire des escales non commerciales et

le droit d'embarquer et de débarquer, à des fins commerciales et en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises aux escales sur son territoire des services fixés conformément au paragraphe 2 ci-dessous.

(2) Les services que les entreprises désignées des deux Parties Contractantes sont autorisées à exploiter en trafic international dans le cadre du présent Accord seront fixés dans un tableau de routes qui fera l'objet d'un échange de notes.

Article 3

(1) L'exploitation des services aériens internationaux sur les routes fixées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 précédent, pourra commencer à tout moment:

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und

b) die Vertragspartei, die die Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Verständigung über die Tarife nach Artikel 9 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich erteilen.

(3) Jede Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Jede Vertragspartei kann einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel 4

(1) Jede Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird.

Von diesem Recht wird jede Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 13 Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei ein bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes zu ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für inländische Luftfahrzeuge des gleichen Musters in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6

Um jede unterschiedliche Verfahrensweise zu vermeiden und eine vollkommene Gleichheit der Behandlung sicherzustellen, haben die Vertragsparteien folgendes vereinbart:

a) Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei sowie die mit diesen Luft-

a) lorsque la Partie Contractante, à laquelle les droits mentionnés au paragraphe 1 de l'article 2 sont accordés, aura désigné par écrit une ou plusieurs entreprises, et

b) lorsque la Partie Contractante qui accorde les droits aura autorisé la ou les entreprises désignées à ouvrir le service aérien.

(2) Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 ci-dessous et de l'approbation des tarifs prévus à l'article 9, la Partie Contractante qui accorde les droits donnera, sans retard, l'autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

(3) Chaque Partie Contractante a cependant le droit de demander à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements de la première Partie Contractante pour l'exploitation des services aériens internationaux.

(4) Chaque Partie Contractante a également le droit de refuser à une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante l'exercice des droits accordés à l'article 2 si ladite entreprise n'est pas en mesure d'apporter, sur demande, la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants ou de groupements de l'autre Partie Contractante, ou entre les mains de cette dernière elle-même.

Article 4

(1) Chaque Partie Contractante peut révoquer l'autorisation accordée en application du paragraphe 2 de l'article 3, ou la soumettre à des conditions restrictives, si l'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui accorde les droits, n'observe pas les dispositions du présent Accord ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en est de même si la preuve mentionnée au paragraphe 4 de l'article 3 n'est pas apportée.

Chaque Partie Contractante ne fera usage de ce droit qu'après une consultation, au sens de l'article 13, à moins qu'un arrêt immédiat de l'exploitation ou l'application immédiate de conditions restrictives ne soient nécessaires pour prévenir de nouvelles contraventions aux lois ou règlements.

(2) Chaque Partie Contractante a le droit, moyennant notification écrite à l'autre Partie Contractante, de remplacer une entreprise désignée par une autre. L'entreprise nouvellement désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

Article 5

Les taxes ou autres droits fiscaux et redevances préférés sur le territoire de chaque Partie Contractante pour l'usage des aéroports et des autres installations de la navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante n'excéderont pas ceux payés par les aéronefs nationaux de même type employés à des services internationaux similaires.

Article 6

En vue d'éviter toute discrimination et pour assurer une égalité absolue de traitement, les Parties Contractantes sont convenues de ce qui suit:

a) Les aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'une des Parties Contractantes ainsi que les carbu-

fahrzeugen ein- und wieder ausgeführten ausschließlich zur Verwendung an Bord bestimmten Treib- und Schmierstoffe, Ersatzteile, Bordausrüstungen, Bordvorräte (Nahrungs- und Genußmittel) und sonstige Materialien bleiben auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter den durch deren zollrechtliche Vorschriften festgelegten Bedingungen frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.

b) Treib- und Schmierstoffe, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsstücke und Bordvorräte (Nahrungs- und Genußmittel), die zur Verwendung für die unter Buchstabe a) näher bezeichneten Luftfahrzeuge bestimmt sind, bleiben beim Eingang in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder beim Ausgang aus diesem Gebiet unter den durch deren zollrechtliche Vorschriften festgelegten Bedingungen frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben sowie von Inspektions- oder ähnlichen Gebühren; dies gilt jedoch nicht für Gebühren, die die Vergütung für eine besondere Inanspruchnahme der Verwaltung darstellen.

c) Treib- und Schmierstoffe, die auf dem Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord von Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei genommen und wieder ausgeführt werden, bleiben unter den durch die zollrechtlichen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei festgelegten Bedingungen frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben sowie von Verbrauchsteuern.

d) Bei verbrauchbaren Waren (Treib- und Schmierstoffe sowie Bordvorräte) gelten die unter den Buchstaben a) bis c) vorgesehenen Befreiungen auch für Waren, die über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

Artikel 7

(1) Den bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien durchzuführen.

(2) Bei dem Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien hat ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der Betrieb der nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zwischen dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und dem Hoheitsgebiet des Königreichs Marokko stellt für die beiden Vertragsparteien ein vorrangiges Recht dar.

(4) Der Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien hat vor allem dazu zu dienen, ein Beförderungsangebot bereit zu stellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, ist im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so auszuüben, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

rants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement de bord, les provisions de bord (denrées alimentaires et stimulants) et le matériel en général, exclusivement destinés à l'usage des aéronefs, importés et réexportés avec ces aéronefs, seront exemptés sur le territoire de l'autre Partie Contractante dans les conditions fixées par sa réglementation douanière, des droits de douane et autres redevances perçus sur les marchandises à l'entrée, à la sortie et en transit.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord (denrées alimentaires et stimulants) destinés à l'usage des aéronefs désignés au paragraphe a) ci-dessus seront exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur départ de celui-ci dans les conditions fixées par sa réglementation douanière, des droits de douane et autres redevances, perçus lors de l'entrée, la sortie ou le transit de marchandises ainsi que des frais d'inspections ou autres taxes similaires, à l'exception toutefois des taxes qui représentent le prix d'un service extraordinaire.

c) Les carburants et huiles lubrifiantes, mis à bord des aéronefs utilisés par les entreprises désignées d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante et réexportés, resteront exemptés, dans les conditions fixées par la réglementation douanière de cette dernière Partie Contractante, des droits de douane et autres droits et taxes, perçus lors de l'entrée, la sortie ou le transit de marchandises, ainsi que des impôts de consommation.

d) Les exemptions prévues dans les paragraphes a)—c) ci-dessus pour les marchandises consommables (carburants, huiles lubrifiantes et provisions de bord) s'appliquent également aux marchandises consommées au-dessus du territoire de l'autre Partie Contractante.

Article 7

(1) Les entreprises désignées des deux Parties Contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services fixés conformément au paragraphe 2 de l'article 2.

(2) En exploitant les services ci-dessus, les entreprises désignées d'une Partie Contractante prendront en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières exploiteraient sur tout ou partie des mêmes parcours.

(3) L'exploitation des services fixés conformément au paragraphe 2 de l'article 2, entre le territoire de la République Fédérale d'Allemagne et le territoire du Royaume du Maroc, constitue pour les deux Pays un droit primordial.

(4) Les services sur les routes fixées conformément au paragraphe 2 de l'article 2, auront pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande prévisible de trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise. Le droit de cette entreprise d'effectuer des transports entre les escales situées sur le territoire de l'autre Partie Contractante, et les escales situées dans des pays tiers sera exercé de manière accessoire dans l'intérêt d'un développement ordonné du trafic aérien international de telle sorte que la capacité soit adaptée:

a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat unter Zugrundelegung eines angemessenen Ausnutzungskoeffizienten,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Beginn des Betriebes auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien Programme über die Art des Betriebes, die einzusetzenden Flugzeugmuster und die vorgesehenen Flugpläne vor. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei wird der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen übermitteln, die billigerweise angefordert werden können, um das von einem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt.

(2) Die Tarife werden, soweit möglich, im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen festgesetzt.

Diese Unternehmen können wie folgt vorgehen:

a) Entweder wenden sie die Beschlüsse an, die nach dem Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) festgelegt worden sind, oder

b) sie verständigen sich unmittelbar, gegebenenfalls nach Konsultierung der Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben.

(3) Die auf diese Weise festgesetzten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor ihrem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt; diese Frist kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen ein Einvernehmen nach Absatz 2 nicht zustande oder versagt eine Vertragspartei den ihr nach Absatz 3 vorgelegten Tarifen ihre Genehmigung, so sollen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, über die eine Einigung nicht zustande gekommen ist, durch Vereinbarung festsetzen.

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht

a) à la demande de trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise, compte tenu d'un coefficient d'utilisation raisonnable,

b) à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux,

c) aux exigences d'une exploitation rentable des services en transit.

Article 8

(1) Les entreprises aériennes désignées présenteront aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, trente jours au plus tard avant le début de l'exploitation des routes aériennes fixées conformément au paragraphe 2 de l'article 2, des programmes indiquant la nature du transport, les types d'avions utilisés et les horaires envisagés. La même règle est valable pour les changements ultérieurs.

(2) Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante fourniront sur demande aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante toutes données statistiques régulières ou autres des entreprises désignées pouvant être équitablement exigées pour contrôler la capacité de transport offerte par une entreprise désignée de la première Partie Contractante. Ces statistiques contiendront toutes les données nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

Article 9

(1) Les tarifs à appliquer sur les services fixés conformément au paragraphe 2 de l'article 2, aux passagers et aux marchandises, seront établis en tenant compte de tous les éléments, tels que le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les conditions particulières des diverses lignes, et les tarifs appliqués par d'autres entreprises desservant tout ou partie de la même ligne.

(2) La fixation des tarifs sera faite dans la mesure du possible d'un commun accord entre les entreprises désignées intéressées.

Ces entreprises pourront procéder:

a) soit en appliquant les résolutions qui auront pu être adoptées par la procédure de fixation des tarifs de l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.),

b) soit par entente directe, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien des États tiers qui exploiteraient tout ou partie des mêmes parcours.

(3) Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans certains cas, sous réserve de l'accord des autorités aéronautiques.

(4) Si les entreprises désignées ne parviennent pas à un accord conformément au paragraphe 2 ci-dessus, ou si l'une des Parties Contractantes déclare ne pas pouvoir approuver les tarifs qui lui ont été soumis conformément au paragraphe 3, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront d'établir d'un commun accord les tarifs applicables aux lignes et sections de lignes au sujet desquelles une entente n'a pas été réalisée.

(5) Si un accord au sens du paragraphe 4 ci-dessus ne peut être réalisé entre les autorités aéronautiques des

zustande, so findet das in Artikel 14 vorgesehene Schiedsverfahren Anwendung. Solange ein Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt, das Recht, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

Artikel 10

Treten beide Vertragsparteien einem allgemeinen mehrseitigen Luftverkehrsabkommen bei, so gehen dessen Bestimmungen dem vorliegenden Abkommen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 13 statt.

Artikel 11

Jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei darf in den Flughäfen und in den Städten der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes unerläßlich notwendiges technisches und Verwaltungspersonal unterhalten.

Soweit ein bezeichnetes Unternehmen von einer eigenen Organisation in den Flughäfen der anderen Vertragspartei absieht, soll es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei ausführen lassen.

Artikel 12

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung hinsichtlich der Anwendung und Auslegung dieses Abkommens herbeizuführen.

Artikel 13

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn ein Meinungsaustausch nach Artikel 12 nach Ansicht einer Vertragspartei ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von sechzig Tagen nach Eingang des Antrags.

Artikel 14

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 13 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag einer Vertragspartei einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, daß jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und diese sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen.

Werden die Mitglieder nicht innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann nicht innerhalb von neunzig Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei ihre Absicht, das Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen.

Für den Fall, daß der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien besitzt oder aus

deux Parties Contractantes, il sera fait recours à l'arbitrage prévu à l'article 14. Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie Contractante qui n'aura pas accepté un tarif, aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien des tarifs précédemment en vigueur.

Article 10

Si les deux Parties Contractantes adhèrent à un même accord multilatéral général sur les transports aériens, les dispositions de ce dernier primeront sur celles du présent accord. Les pourparlers tendant à établir dans quelle mesure un accord multilatéral abroge, modifie ou complète le présent Accord, auront lieu conformément à l'article 13 du présent Accord.

Article 11

Toute entreprise désignée par une Partie Contractante pourra maintenir son propre personnel technique et administratif indispensable sur les aéroports et dans les villes de l'autre Partie Contractante où elle a l'intention d'avoir sa propre représentation.

Dans la mesure où une entreprise désignée renonce à avoir une organisation propre sur les aéroports de l'autre Partie Contractante, elle chargera, autant que possible, des travaux éventuels le personnel des aéroports ou celui d'une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

Article 12

En cas de besoin un échange de vues aura lieu entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes afin d'assurer une collaboration étroite et une entente quant à l'application et l'interprétation du présent Accord.

Article 13

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander qu'une consultation ait lieu en vue d'examiner les modifications à apporter au présent Accord ou au tableau des routes. Il en est de même en ce qui concerne l'examen de l'interprétation et de l'application de l'Accord si, de l'avis de l'une des Parties Contractantes, l'échange de vues prévu à l'article 12 n'a pas abouti. La consultation commencera dans un délai de 60 jours après réception de la requête.

Article 14

(1) Dans la mesure où une divergence de vues sur l'application ou l'interprétation du présent Accord ne pourrait être réglée conformément à l'article 13 elle sera soumise à un tribunal arbitral, à la demande de l'une des Parties Contractantes.

(2) Le tribunal arbitral sera constitué ad hoc de telle manière que chaque Partie Contractante désignera un arbitre et que ces arbitres s'entendront pour désigner un président ressortissant d'un État tiers.

Si les arbitres ne sont pas nommés dans les 60 jours qui suivent la notification, par une Partie Contractante, de son intention d'en appeler à un tribunal arbitral, ou si les arbitres ne peuvent s'entendre pendant un nouveau délai de 30 jours sur le choix d'un président, chaque Partie Contractante pourra, à défaut d'un autre accord, prier le président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder aux nominations nécessaires.

Si le président possède la nationalité de l'une des deux Parties Contractantes ou s'il est empêché pour une autre

anderem Grunde verhindert ist, nimmt sein Stellvertreter im Amt die erforderlichen Ernennungen vor.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Die Entscheidungen sind bindend.

Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitgliedes und die Hälfte der übrigen Kosten.

Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 15

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 16

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Rabat ausgetauscht.

(2) Das Abkommen tritt dreißig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen tritt hundertundachtzig Tage nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

GESCHEHEN zu BONN am 12. Oktober 1961 in zwei Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

raison, c'est à son suppléant qu'il appartient de procéder aux nominations nécessaires.

(3) Le Tribunal arbitral décide à la majorité des voix. Ses décisions sont obligatoires.

Chaque Partie Contractante prendra à sa charge les frais occasionnés par l'activité de son arbitre, ainsi que la moitié des autres frais.

Pour le reste, le tribunal arbitral règle lui-même sa procédure.

Article 15

Le présent Accord, toutes ses modifications et tout échange de notes effectué conformément au paragraphe 2 de l'article 2, seront communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 16

(1) Le présent Accord sera ratifié. Les instruments de ratification seront échangés aussi tôt que possible à Rabat.

(2) L'Accord entrera en vigueur trente jours après l'échange des instruments de ratification.

(3) Chaque Partie Contractante peut dénoncer le présent Accord en tout temps. L'Accord cessera d'être en vigueur 180 jours après réception de la dénonciation par l'autre Partie Contractante.

FAIT à BONN le 12 oct. 1961 en double exemplaire en langues allemande et française, les deux textes faisant également foi.

Für die BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND:

Pour la RÉPUBLIQUÉ FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE:

Lahr

Für das KÖNIGREICH MAROKKO:

Pour le ROYAUME DU MAROC:

Ahmed Osman

Denkschrift

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, dem deutschen Luftverkehr entsprechende Verkehrsrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt. Das deutsch-marokkanische Luftverkehrsabkommen ist das neunundzwanzigste deutsche Luftverkehrsabkommen nach Wiederherstellung der Lufthoheit. Es wurde nach Delegationsverhandlungen, die vom 17. bis 25. Mai 1958 in Bonn geführt wurden, am 12. Oktober 1961 in Bonn unterzeichnet.

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch vereinbart wurde (s. Artikel 2 Abs. 2 des Abkommens). Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können.

Nach dem Fluglinienplan sind die von der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Luftverkehrsunternehmen berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Im Nachbarschaftsverkehr von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland nach Punkten im Königreich Marokko. Im sonstigen Verkehr von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Punkte in Belgien, Punkte in Spanien oder Portugal nach Punkten im Königreich Marokko und darüber hinaus nach Punkten in Afrika, sowie von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Punkte in der Schweiz, Punkte in Frankreich oder Italien, Punkte in Spanien oder Portugal nach Punkten im Königreich Marokko und darüber hinaus nach Punkten in der Karibischen See, Mittel- und Südamerika.

Die von dem Königreich Marokko bezeichneten Luftverkehrsunternehmen sind berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Im Nachbarschaftsverkehr von Punkten im Königreich Marokko nach Punkten in der Bundesrepublik Deutschland. Im sonstigen Verkehr von Punkten im Königreich Marokko über Punkte in Spanien oder Portugal, Punkte in Belgien nach Punkten in der Bundesrepublik Deutschland und darüber hinaus nach Punkten in Skandinavien sowie von Punkten im Königreich Marokko über Punkte in Spanien oder Portugal, Punkte in Frankreich oder Italien, Punkte in der Schweiz nach Punkten in der Bundesrepublik Deutschland und darüber hinaus nach Punkten östlich der Bundesrepublik Deutschland.

II. Besonderes

Das Abkommen entspricht — abgesehen von redaktionellen Änderungen, — im wesentlichen dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen.

Artikel 2 behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationalen Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach einem dritten Punkt vorgenommen werden kann (5. Freiheit). Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß Kabotagerechte, d. h. Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht, innerhalb des Hoheitsgebietes einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Artikel 5 gewährleistet bei der Belastung mit Gebühren für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen Inländerbehandlung.

Artikel 6 gewährt unter bestimmten Voraussetzungen Abgabenfreiheit für Luftfahrzeuge, Luftfahrtbetriebsstoffe, Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände sowie Nahrungs- und Genußmittel. Die Bestimmung hält sich im Rahmen des geltenden Rechts.

Artikel 7 gewährleistet, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden können.

Artikel 8 verpflichtet die Luftfahrtbehörden zum Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebots, des Verkehrsumfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs.

Artikel 9 enthält die Grundsätze, nach denen die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife zu bilden sind.

Artikel 12 bis 14 befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien und dem Schiedsverfahren. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zur Ausgleichung möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

III. Geltungsbereich

Das Abkommen gilt im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages einstweilen nicht für Berlin. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der zukünftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.